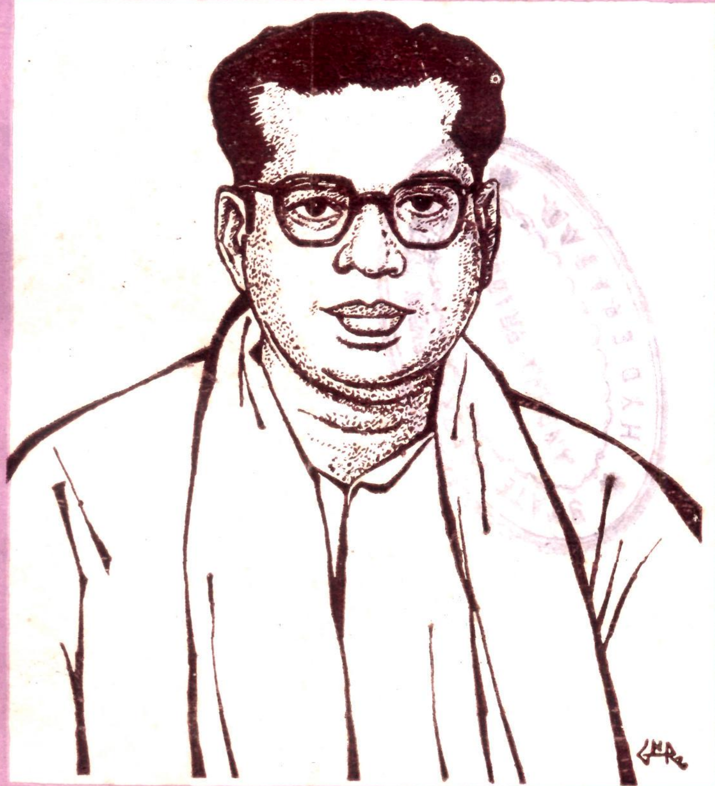
రవాణా సమాచార్

RAVAANA SAMACHAR

A TELUGU TRANSPORT MONTHLY

సంపుటి 5
సంచిక 12
డిశంబరు
1962



रवाणा समाचार

సాలుచందా 3 రూపాయిలు

విడి 25 న.పై. ప్రతి

సంపుటి 5

సంచిక 12

ఫోన్ నెం.

1087

రిజిష్టర్డ్ నెం.

A-103



అనరరీ ఎడిటరు :

యద్దనపూడి

రామబ్రహ్మం.

ఎడిటర్ : జిల్లేపల్లి భాస్కరరావు.

శ్రీ శుభకృత్ నామ సంవత్సర మార్గశిర శు॥ చవితి శనివారం **1—12—62**

దేశం కోసం

ఉండుటకున్న ఇల్లు - వండుకొన్న అన్నం కలిగినవాని జీవితంలో సంతృప్తిని గమనింపవచ్చు. అశాంతితో, ఆవేదనతో అలమటించే వానికివి కరువయినవనే చెప్పవచ్చు.

స్వతంత్ర జీవనులు, స్వచ్ఛందగాములు అయిన మానవులకు తృప్తిని సంపాదించటమనేదే పరమలక్ష్యము. తృప్తిని కోల్పోయే ఏ విధమైన అవకాశం కల్గినా విజ్ఞతతో సరిచేసుకోవాలి. లేనినాడు విచ్ఛిత్తి తప్పదు.

అంచేతనే భారతదేశంలో అభివృద్ధి పథకాలు సాగినడిచే ఈ రోజుల్లో శాంతి- అహింస అనే సత్యరూపాలకు ఆరాధన సాగుతుంది. కిరాతక మనోవృత్తితో దీన్ని నిరాకరించి అరాచకాన్ని పురికొల్పే ఏ యితరశక్తుల కయినా పతనం తప్పదు.

అన్నదమ్ములుగా గడపవలసిన అన్యోన్యతను న్యూనతగా భావించి పాకిస్తానీయులు, చైనావారు మనకు తరచు యిబ్బందిని కలిగిస్తూ వున్నా పొరుగువారనే తురియాదకొద్దీ మంత్రణాలతో మనకు కలిగే తేడాలను సరిదిద్దుకోవటానికి ఎంతేని ప్రయత్నాలు చేశాం. ఆశావాదులయిన మనకు అలవాటయిన పరీక్ష మన సమసూత్ర పద్ధతికి విరుద్ధమై ఘర్షణను కల్పించింది. ఎంతటివారైనా పరస్పర స్నేహ సుహృ

ద్భావ సంప్రదింపుల వలన మనో నిబ్బరంతో ఛేదింప గలిగే మనకు రెండవ పక్షంవారి అనిశ్చిత ధోరణి వారికి అవసరమైన అవకాశ వాదనలకు లోబడి సాగటంవలన సరిహద్దు ప్రాంతాలలో తగాయిదా తప్పలేదు.

మెత్తనివాణ్ని జూచి మొత్తబుద్ధి వేసిందన్నచందంగా చైనావారికి రేకెత్తిన దురాశా భావం వారిలోని స్నేహ సుహృద్భావాన్ని హరించి క్రోధయుత కిరాతకత్వాన్ని పెంచింది. దాంతో అసురశక్తులన్నీ ప్రకోపించి ఈనాడు అన్నదమ్ములవలెనున్న మనకు, చైనావారికి సురాసుర యుద్ధంలాంటిది సాగనున్నది.

మనంశాంతికాములమే. చైనావారున్నూ బుద్ధుని ధర్మమాయని శాంతి, అహింసలను పఠించి స్మరించి తరించారు. భారత దేశంలో పుట్టిన బుద్ధుని బోధన చైనాగడ్డపై పాతుకు నవనేచెప్పాలి. మత సాంప్రదాయంగా ఆలోచిస్తే బౌద్ధసూత్రాలకు, అంటే సత్యాహింసలకు చైనావారు బద్ధులయి శాంతిగాములుగ వుండాలి. అట్టి సౌజన్యం ఉంటుందనే మన ప్రధాని వారికి ఎక్కడలేని ప్రాధాన్యత కల్పించి వారి ఆగడాన్ని సహించి కొంత దూరదృష్టితోనే వారికి నచ్చచెప్పజూచారు.

చైనాకు, మనకు సరిహద్దులలో పెట్టని కోట గోడల్లాంటి హిమాలయాల వరుసవున్నా దాన్ని అనుబంధించి స్థలనిర్ణయం చేసే మెక్ మోహన్ రేఖ నొకదానిని చరిత్రకారులుఏర్పరచిపెట్టారు. ఈ నాటి ఏర్పాటుగాని యీ గుర్తునే దేశ దేశాలవారు ఒప్పుకున్నా చైనావాడు ఒప్పుకోవటం లేదంటే చైనావారిలో వారి అవసరంకొద్దే కావచ్చుగాని ఒకదురాశ, కిరాతకత్వం పాతుకొని పల్లవించిందన్నమాట.

యుద్ధోన్మాదులకు దేశద్రోహులకు కలిగే రాజ్యవిస్తరణ కాంక్ష వారిలో పాతుకొని తీరాలి. లేకుంటే దుష్ప్రచారంతో భారత దేశాన్ని దుయ్యబడుతూ భారత భూమిని ఆక్రమించుకోవటానికి పూనుకోవటం సముచితం గాదు. తూర్పు రాజ్యాల సమైక్యతా సూత్రాల క్రిందనైనా నిజాయితీగల్గి నిగ్గుతేలిన రాజకీయ ధురంధత ప్రదర్శించాలంటే యుద్ధప్రమేయంతో బలవిస్తరణ కార్యక్రమాల నాశించి పొరుగు వారి పొట్టలో పొడవచూడటం మిత్రద్రోహం, జాతి విద్రోహంగా వ్యాఖ్యానంపవచ్చు. భారత దేశం ఏ విధమైన భావనాతంత్రముపై ఆధార పడి శాంతిస్థాపనకు ప్రపంచవ్యాప్తంగా ప్రచారంచేస్తూ ప్రయత్నాలు సాగించిందీ అన్ని దేశాలవారికీ తెలుసు. ఐక్యతా సూత్రాన్ని పాటించే తూర్పురాజ్యాలలో ఒకరైన చైనావారు పశ్చిమ రాజ్యాల వారిని చూచియైన నేర్చుకోవాలిసిం దీవిషయాన్ని.

బలముంటేనే బ్రతుకు అనేది బలప్రయోగంతో బక్కవారిని బాధించటానికి కాదు. సృష్టిలో వున్న సమత్వాన్ని, సౌజన్యాన్ని, సత్యాన్ని ఆరాధిస్తూ బలాన్ని సార్థక్యం చేసుకోవటానికి. బాగా ఆలోచిస్తే ఆస్తిక్యబుద్ధిగల భారతీయులకే ఆత్మచింతన ఆనంద బ్రహ్మోపాసన వెన్నతోపెట్టిన విద్య. శాంతి ప్రియులై వారందుకే యుద్ధాన్నికోరరు.

అనివార్యమైన పరిస్థితుల ఒత్తిడికి ద్రవీభూతమైన పదార్థంగూడా గడ్డకట్టి కరుడుకోయి మొరటు పోవటంలో ఆశ్చర్య మేమీ వుండదు.

ఈనాడు భారతదేశ వాసులందరికీ అట్టి గడ్డు సమస్యను చైనావారు తెచ్చిపెట్టారు. కాబట్టి ప్రభుత్వ ప్రతినిధులు శాంతికాలంలో వున్న రీతులను మార్చుకోవాల్సిన అగత్యం వచ్చింది. వారిలో మెత్తదనం గట్టిపడింది. జాతికి ధైర్యాన్ని కలిగిస్తున్నారు. సైనికులై శత్రువులుగా మారిన చైనావారిని ఎదిరించే వీరుల క్షేమంకోరి దేశవ్యాప్తంగా విరాళాలు, విశ్వాసయుతమైన వాగ్దానాలు ప్రభుత్వానికి అందటం జాతి సమైక్యతకు చిహ్నం.

స్వర్గ మంటే వేళ [illegible] స్వదేశం కొరకు ఎన్ని హిం[illegible]నా గురి కావటానికి మన జా[illegible] [illegible]దు. పరపాలనంలోనే [illegible]మైన యుద్ధాన్ని సాగించి మన దేశానికి స్వాతంత్రతను సాధింప గలిగాము. ఆ వీరులలో చాలామంది యింకా బ్రతికే వున్నారు.

తప్పటడుగులు ఎవరైనా వేస్తారు. చిన్న పాప వేసే అడుగులు తప్పటడుగులైనా బలంలేని తప్పటడుగులుగా భావించి మనం గట్టి అడుగులు వేయించటానికి ప్రయత్నిస్తాము. అదే విధంగా యింతవరకు పరిపాలకులుగ వుండి రాజ్యాంగం నడిపినవారి పాలన సిద్ధాంత రూపేణా యీనా దుండవలసిన యదార్థపు పోకడకు విభిన్నంగా వుండతగినదే గను లేని స్థోమతకై భయపడ నక్కరలేదు.

ఎప్పటికి ఏది ముఖ్యమో అప్పటికి దాన్ని స్వీకరించి ప్రవర్తించటం సముచితంగా విజ్ఞులు భావిస్తారు. విజ్ఞతతో వర్తించే మన నాయకులు తమ ప్రబోధాల బలిమివలన జాతికి చైతన్యం కల్గించగలరు. బుద్ధుడు చెప్పినట్టు శుచియైన మనస్సుతో స్థిర సంకల్పంతో సాగించే ఏపనికైనా వికల్పం కలుగదు... దేశంలో అశాంతి కలుగనీయకుండా సరిహద్దులలో సాగివొచ్చుకో దలచిన దుష్టశత్రులను ఎదిరించటానికి ఏ భారతీయుడు వెనుకాడడు సరిగదా ఎంతేని త్యాగానికైనా సిద్ధమే.

చరిత్ర తరచి చూస్తే చేవలేకా, త్యాగం చేయలేక ఏ భారతీయుడు ఓడిపోలేదు. యుద్ధ ధర్మకూడా తన విద్యుక్త ధర్మంగా ఆర్ష సిద్ధాంతాలు బోధిస్తూ వుంటే శత్రువులను బాహాబాహీ ఎదిరించి ధర్మయుద్ధమే చేసేవారు.

మనలో యీనాడు దురాక్రమణబుద్ధిలేదు. మన పురాణేతిహాసాలలో కేవలం బలగర్వి అయిన వారెందరో నశించినట్లు, ధర్మ రక్షకులు విజయం సాధించినట్లు చెప్పబడి వుంది. కౌరవ పాండవుల యుద్ధంలో ధర్మబద్ధులైన పాండవులదే విజయంగదా! చైనావారి వలె యుద్ధోన్మాదంతో ప్రచారంచేయకుండా భారతీయులు సహనాన్నే ప్రదర్శిస్తూ విషయాలను యథాతథంగా ప్రపంచ వాసులందరిముందు

వుంచుతూ, శాంతినే కోరుతూ ధర్మరక్షణకొరకు పోరాడక తప్పటంలేదని బాధపడుతున్నారు.

ఒక్క యితర దేశస్థులేగాక స్వదేశ ప్రజలెల్లరూ తమతమశక్తి వంచన లేకుండా భారత దేశరక్షణ కార్యక్రమంలో జాతిపతనాన్ని నిరోధించేందుకు తుది ఘడియవరకు చివరి రక్తపు బొట్టు చిందినా భయపడక మాతృదేశపు ఋణం తీర్చుకోవటం సముచితమే అవుతుంది.

ధర్మమే జయించుగాక!



భారత రవాణా విమానం ఎవ్రో 748 : కాన్పూరులో భారతవిమానదళ నిర్వాహణకు ఏర్పరుపబడి ఫ్యాక్టరీలో 32 వేలలో తయారుకాబడిన 'సబ్ రోటో' ఎవ్రో 748 అనే రవాణా విమానం క్రొత్తచరిత్రనే ప్రపంచంలో స్థాపించిందనాలి. యిందు 40 మంది ప్రయాణీకులు వెళ్ళవచ్చు. రెండు యింజన్లు కలిగి 300 మైళ్ళవేగంతో 25 వేలఅడుగుల ఎత్తున ఎగురుచు సరాసరి ఆగకుండా 660 మైల్లు పోగలదు. 25 వేల మైళ్ళ ఎత్తున వున్నప్పుడు గూడ అందులోని ప్రయాణీకులకు ఎనిమిదివేల మైళ్ళ ఎత్తున వున్నప్పు డున్నట్టే వుండును. ఈ విమానం ఆగినప్పుడు ప్రయాణీకులను కదుపకుండాను సామాన్ను దించకుండాగూడా సర్వీసు చేయవచ్చును. ♦♦♦

రవాణావసతులు సద్వినియోగం కావాలి

స్వాతంత్ర్యము వచ్చినతరువాత మన దేశంలో ఆర్థికాభివృద్ధి సర్వతోముఖంగాను ఎంతో వేగంగానూ జరిగింది. దీనివలన రవాణాపరిశ్రమలకు ఎక్కడలేనంత తాకిడి వచ్చింది. తొందర తొందరగా పెరుగుతూవున్న రవాణావసరాలకు చాలినంతగా రవాణావసతులు కల్పింపబడలేదని గత రెండు ప్రణాళికలే రుజువు చేస్తవి. ఈ రెండు ప్రణాళికలలో కొంత కేటాయింపు వుండినప్పటికిని, కొంత అభివృద్ధి జరిగినప్పటికిని అవసరానికి తగినంతగా లేదనేచెప్పాలి. రవాణా ఇబ్బందులవలన ఈ అన్ని సంవత్సరాలలో వస్తూత్పత్తి ఎంతభంగపడిందీ అందరకూజ్ఞాపకం వుండివుంటుంది. బొగ్గు సమస్యే తీసుకోవచ్చును. రైల్వేలు బొగ్గును పరిశ్రమలకు కావలసినంతగా సరఫరా చేయలేక పోవడం, ఇది ఒక పెద్ద గందరగోళంగా తయారయి దేశం అంతటా గగ్గోలు పడడం: గవర్నమెంటుకు ప్లానింగు కమిషనుకు ఇప్పటికీ తలకాయ నొప్పి కలిగించుతూ వున్న విషయంగా సర్వజన విదితమే. బొగ్గు తరలింపు మందగిచంటంతో బొగ్గు ఉత్పత్తి కుంటుపడ్డది. బొగ్గు అభావముచేత కొన్ని పరిశ్రమలు కొంతకాలం మూతవలసి వచ్చింది. వస్తూత్పత్తికి దెబ్బతగిలింది.

ఇంతబాధ కలగడానికి కారణం ముఖ్యంగా రవాణావసరాలను ముందుగాగమనింపకపోవడం వల్లనే. మనకు జాతీయాభివృద్ధి ఎంత అయిందో వస్తూత్పత్తి ఎంతపెరిగిందో అంతకంటె అధికంగా పెరిగినయి రవాణావసరాలు. రవాణా ప్రణాళికలే ముందుగా ఊహించి ఏర్పాటుచేసి తరువాత పరిశ్రమలు ప్రణాళికలను చేపట్టినట్లయితే ఈ ఇబ్బందులు వచ్చేవికావు. అయితే ఏదైనా అనుభవము మీదగాని తెలిసిరాదు. పరిశ్రమలను ఆలోచించి ఆచరణలోపెట్టి తరువాత రవాణావిషయం ఆలోచించితే ఇబ్బందులు తప్పవు. ఇంత అనుభవం కలిగినా, కొంతమంది ఇంకా ఆ పాత మనస్తత్వము వదలకుండా ఉండడం శోచనీయం. అది బ్రిటిషు గవర్నమెంటు నాటినుంచి వస్తూ ఉన్న తత్వము – రైలు-రోడ్డు మధ్యవున్న పోటి: రోడ్డురవాణా పెరిగితే రైలు రవాణాను భంగపరుస్తుందనేది. ఎంతో ఉద్వేగంతో పెరిగిపోతూవున్న మన ప్రణాళికావసరాలలో ఇది ఎంత అసంభవమో వేరే వివరింపవలసిన అవసరంలేదు. అయినప్పటికిని ఈ విషయమే మనస్సులో పెట్టుకొని రైలు రోడ్డు రవాణాలు సమన్వయం చేయడానికని ఒక కమిటీని వేశారు. ఆ కమిటీవారు ఏమి చెప్పతారో ఇంకా చూడాలి. ఈలోగా బొగ్గు రవాణా క్లిష్ట సమస్యగానే వుంటూ వుంది. బొగ్గు కొరతవలన ఎన్నో పరిశ్రమలు మూతవేసే స్థితికి వచ్చినాయి. వస్తూత్పత్తి అంచనాకంటే కుంటుపడే ప్రమాదం కనిపిస్తూవున్నది. ఈ సమయంలో మనమేమి చేయాలన్నది ప్రస్తుత విషయం.

రవాణా విషయంలో ఇన్ని టన్నుల వస్తువులు రవాణాకు వుంటవని నిష్కర్షగా చెప్పజాలము. అంతకంటే కష్టం రైల్వేలకు ఇన్నిటన్నులని, రోడ్డుకు, కాలవలకు ఇంతని వివరించి చెప్పటం, పైగా ఏ సంవత్సరానికా సంవత్సరం

రవాణాభివృద్ధి ఇంత ప్రమాణంలో పెరుగగలదని అనుభవజ్ఞులుకూడ కరెక్టుగా ఊహించజాలరు. రైల్వేల విషయంలో కొంతవరకు కరెక్టుగా చెప్పవచ్చు వారి లెక్కలను బట్టి సరకుల రవాణా మొదటి ప్రణాళిక కంటె ఇప్పుడు ఇబ్బడిగా పెరిగింది. ప్యాసింజరు రవాణా 4వ వంతుకంటె కొంచెం మెక్కువగా పెరిగింది. ఈ లెక్కలు నిజమే. ఈ ప్రమాణ స్థాయిలోనే వుంటుంది ముందుకూడా. అంతకంటె ఎక్కువగా రైల్వేలైనా రవాణాను సాధించగల వనుకొనుట సందేహాస్పదమవుతుంది రైల్వేలకుకూడా ఒక హద్దుఅంటూ వుండాలి. కాగా, ఇప్పుడు 1960-61 నాటికంటె రైల్వేలు 9 1 కోట్ల టన్నుల సరుకుల రవాణా అధికం చేయాలెనని అంటున్నారు. దీంట్లో 8 కోట్లవరకు, బొగ్గు, ఇనుము, ఇతర ముడి పదార్థములున్నాయి. అంటే చాలా అవసరమైన సరుకుగదా. ఈ ఒక్క సంవత్సరంలోనే రైల్వేలు ఇంత అధిక భారాన్ని మోయగలవనే విషయం పైన చెప్పినట్లుగా సందేహముగా వుంటుంది. ఈ అంచనాకి మించి రవాణా చేయవలసివస్తే అప్పుడు ఎట్లాగా అనేది గూడ ఆలోచించాలి. ఇటువంటి సందర్భాలలోనే ఇతర రవాణా వసతులను గురించి ఆలోచింపక తప్పదు. ముందుగానే ప్లాను వేసికొని తీరాలి. రోడ్డు రవాణా ప్యాసింజరులను సరుకులను తరలించుటలో అతి ప్రాముఖ్యమైన పాత్రవహించుచూ వున్నది. రైల్వే తర్వాత రెండవ రవాణా సాధన మోటారు ట్రాన్స్పోర్టు బండ్లు. ఇవి నిర్వహించే పనికి సరిఅయిన లెక్కలు లేనందున ఇదమిత్థంగా చెప్పలేము. చెప్పబడే దానికంటె అధికంగానే వుంటుందని మాత్రం చెప్పవచ్చు. ఇంతవరకూ ఎంతో అశ్రద్ధ చేయబడిన ఈ పరిశ్రమనుగవర్నమెంటు ఇప్పుడు గమనింపక తప్పదు అభివృద్ధి చేయుటకు పూనుకుంటేనే తప్ప ప్రణాళికాశయాలను అన్ని రంగాలలోను సాధించుటకు వీలు పడదు. రైలు-రోడ్డుకు పోటీ మన స్త్రత్వముతో పెట్టబడిన ఎన్నో ప్రతిబంధకాలున్నప్పటికి రోడ్డు రవాణా బాగా అభివృద్ధి అవుతూవున్నదంటే దానియొక్క అవసరము, ఉపయోగము గ్రహించ గలుగుతాము. ఇక సరిఅయిన ప్రోత్సాహమేవుండి నట్లయిన ఇంకా ఎంతైనా అభివృద్ధి అయివుండేది.

అంకెలలో రోడ్డు రవాణా ఎంత సాధించింది. చెప్పాలెనంటే సరిఅయిన లెక్కలు దొరకవు. స్థూలంగా లారీలు, ట్రక్కులు 1948-49 సం॥ కి 73,000 లు వుండగా 1960-61 నాటికి 1,60,000 వున్నవని తెలుస్తుంది. వీటిలో చిన్నవి పెద్దవికూడావున్నాయి. 1 టన్నులవి, 5 టన్నులవిన్ను. అంటే రైల్వే రవాణా ఇబ్బడికాగా, రోడ్డురవాణా రెండింతలకు మించి అయిందన్నమాట. మూడవ ప్రణాళికాంతానికి ఇవే 2,85,000 ల వరకు పెరుగవచ్చునని అంచనా వేశారు. ఇప్పటి వరకు జరిగిన అభివృద్ధి ప్రమాణాలకు అనుసరించియే యున్నది ఈ అంచనా కూడ. పరిస్థితులన్నీ సక్రమంగావుంటే ఈ అంచనాను అధిగమించడం ఏమంత కష్టం కాదు కూడా. కాని ఈ విషయం మోటారుబండ్ల ఉత్పత్తితో ముడిపడి వుంటుంది కదా. ప్రస్తుత ప్రణాళికాంతానికి సంవత్సరం 1కి 60,000 బండ్లు ఉత్పత్తి అవుతుందని ఆశించుచూ రవాణా ట్రక్కులు 2,85,000లవరకు పెరుగతవని అంచనా వేశారు. గత రెండేండ్లుగా ఉత్పత్తులుగాని, విడుదలలు

గాని, ఈ నమ్మకానికి దోహదమివ్వడం లేదు. విదేశీమారకంలో మనం పడే అగచాట్లుచూస్తే ఉత్పత్తుల గమ్యం చేరడం సాధ్యంకాజాలదని తెలుస్తుంది.

ఇందువలన కావలసినంతవరకు ట్రాన్సుపోర్టు బండ్లను రోడ్డుమీదకు తేజాలనప్పుడు రవాణా అవసరాలు పెరుగుతూ వున్నప్పుడున్ను ఆ అవసరాలు గడుపుకోడానికి ఉన్న బండ్లను సక్రమంగా సద్వినియోగంచేసికోవడమే మన ప్రస్తుత సమస్య. అది జరుగుతుందా లేదా అనే విషయం పరిశీలించాలి.

ఇంకోవిషయం ఏమిటంటే? ట్రాన్సుపోర్టు బండ్ల సంఖ్య పెరుగుదలతోపాటు, వాటిని సద్వినియోగించడం ఎట్లా విస్మరించకూడదో; అలాగే రోడ్లవిషయంలోనూ, రోడ్లయొక్క మైళ్ళపొడవు పెరగడంకంటె-ఉన్నరోడ్లు సక్రమ పద్ధతిలో పెట్టడం చాలాముఖ్యమైన సంగతి. ఇతర దేశాలతో పోలిస్తే మనదేశంలో ట్రాన్సుపోర్టు బండ్లుగాని, రోడ్డుమైలేజిగాని చాలాస్వల్పముగదా. ఇవ్వబడే సమాచారపులెఖ్ఖలు ఎంతవరకు వాస్తవమో అదీ అనుమానమే. అయినప్పటికీ, ఉన్నటువంటిరోడ్లను బాగామరమ్మతు చేయుచు మంచిస్థితిలోపెట్టి బరువైన లారీలు పోగలిగేటట్లుచేసి, ఉన్నబండ్లను సరిఅయిన పద్ధతిలో ఉపయోగింప గలిగితే ఇప్పటికంటే నూటికి 40 వంతులు అధికరవాణాను సాధించవచ్చుని నిష్కర్షగా చెప్పగలము.

ఈ నిశ్చయానికి ఆధారంగూడ లేకపోలేదు. ఈ మధ్యలో-ఆర్డినేషన కమిటీవారు ఒక సర్వే జరిపించారు. దేశంలో వున్న 1,60,000 ట్రాన్సుపోర్టు బండ్లలోను, 63, 000 బండ్లు ఈ సర్వేలోకి వచ్చినవి. ఈ తనిఖలో తేలిందేమిటంటే ఇందులో 4 వ వంతుబండ్లు ఖాళీగానే పోతున్నవి. అంటే లోడుచేరవేసి తిరుగు ట్రిప్పులో ఖాళీగా పోతున్నవన్నమాట. కొన్ని లోడ్డుకొరకు పోతున్నవిగూడా అయి వుండవచ్చు. 11,000 బండ్లు లోడ్డుతో 200మైళ్ళపైన దూరంలో పోయేబండ్లు వున్నయి. 3400 బండ్లుమాత్రమే 300మైళ్ళకుపైన దూరంవరకు పోయేబండ్లున్నవి. సగటున బండ్లమైలేజి 116 మైళ్లు మాత్రమే. ఇక లోడ్డు సగటున 6 టన్నులకు తక్కువగానేవుంది (5.95 టన్నులు). ఈ లెఖ్ఖలు సర్వసామాన్యంగా దేశంలోవున్న అన్ని బండ్లకు నిదర్శనమే అని అనుకోవచ్చు. ఈ పరిస్థితిని ఎంతైనా అభివృద్ధి పరచవచ్చును. 1)లోడ్డుకొరకు వృధాగా, ఖాళీగాచాలాదూరం తిరుగకుండా ఏర్పాట్లుచేస్తే మనకు ఎంతోకలిసి వస్తుంది. (2)సగటు మైలేజి ఇంకా ఇబ్బడిచేయడానికి ఏమంత కష్టంగాదు. (3)లోడ్డుగూడా ఇంకా, 2, 3 టన్నులవరకు సునాయాసంగా పెంచవచ్చును. ఈ మూడువిధాలా దీర్ఘంగా ఆలోచించి అభివృద్ధి జరిపితే, నూటికి 40 వంతులు అధిక రవాణాను సాధించుట నిస్సందేహంగా జరుగుతుంది.

కాని ఇబ్బంది ఎక్కడున్నదంటే, గవర్నమెంటు విధించినరూల్సు చట్టాలున్ను, ఎన్నో ప్రతిబంధకాలున్నవి. దూరం విషయంలో నిర్బంధం, లోడ్డువిషయంలో నిర్బంధం. రూటు పర్మిట్లు గ్రాంటులో జాగుచేసే తతంగం బోలెడంత. ఇవి గవర్నమెంటు సుళువు చేయగలిగితే, పరిశ్రమదారులు (ఆపరేటర్లు) తిరుగు ట్రిప్పు ఖాళీగా పోకుండాను, పనిలేకుండా ఉండే రోజులు తగ్గించడంలోను మొదలగునవి వారు చూచుకొని ఎన్నో టన్నుల రవాణాను సాధించగలరు.

ప్యాసింజరు రవాణా

ప్యాసింజరు రవాణా విషయంలో ఒక చిన్న విషయం చెప్పాలి. దేశంలో అన్ని రాష్ట్రాలు బస్సులను జాతీయంచేయడానికి పూనుకున్నాయి. జాతీయం పేరిట రాష్ట్రాలు చేస్తూవున్న పనిని కొంచెం ఉదహరించాలి. పార్లమెంటువారి పాలిసీ తీర్మానంలో ప్రజలకు అదనపు సౌకర్యాలను కల్పించడానికి ప్యాసింజరు రవాణా జాతీయం రాష్ట్ర గవర్నమెంట్లు పూనుకోవచ్చని ఉల్లేఖించారు. కాని వాస్తవంగా జరుగుతున్న దేమిటంటే అదనపు వసతులు కల్పించడం కొరకు అనే విషయాన్ని నెమ్మదిగా జారవిడచి, ప్రైవేటు ఆపరేటర్ల స్వాధీనంలో వున్నరూట్లను మాత్రమే తీసికొంటున్నారు. కొన్నిచోట్ల లాభప్రదం కాదని అనుకున్న రూట్లను వదలివేశారు గూడ. ఇది అధికవసతులు కల్పించడం ఎట్లా అవుతుందో అర్థంకావడంలేదు. బాగా లాభం వచ్చే రూట్లను ఏరుకొని, స్వాధీనంచేసికోవడానికేనా జాతీయం చేయడం? ప్రజోపయోగం కొరకు చేసే పని ఎట్లా అవుతుంది? తీసికొన్న కొన్నిరూట్లమీద అదివరకు ప్రైవేటుఆపరేటర్ల క్రింద వుండే బస్సుల సంఖ్యగూడ తగ్గించి వేశారు. ఇది అధిక వసతులు కల్పించడమవుతుందా?

ప్లానింగు కమిషను వారి ఆదేశం ప్రకారం బస్సు ట్రాన్సుపోర్టు ఉన్నదాంట్లో మూడవవంతు మాత్రమే జాతీయంచేయాలి. ఈ నిర్ణయానుసారంగా 2వ ప్రణాళికలో 5000 బస్సులు చేర్చగా మూడవ ప్రణాళికలో 7,500 బస్సులను చేరుస్తారు. పబ్లికు సెక్టారులో కాని రాష్ట్రగవర్నమెంటులు చేసేపనులు దీనికి అనుగుణ్యంగా కనపడవు. వారు ఒక నిర్ణీత పద్ధతిని అనుసరించుతున్నట్లు లేదు. రాష్ట్ర కార్పొరేషను నెలకొల్పారు. కార్పొరేషనువారి అనుకూలంగా జాతీయం జరుపుతున్నారు. కేవలం లాభమే చూచుకోకుండా అదివరకు వున్న వసతులను భంగం చేయకుండా వుండేటట్లును, అధిక సౌకర్యాలకు దోహదం చేసే పద్ధతిని మాత్రమే జాతీయం చేయబడవలెనని రాష్ట్రగవర్నమెంటులు, కార్పొరేషనులకు, తాఖీదులు పంపినట్లు ఎక్కడా కనపడదు. లాభదాయకంగా ఉన్న రూట్లమీద, ప్రైవేటు బస్సులను లాగివేసి, కార్పొరేషను బస్సులను ప్రవేశపెట్టడమే కనపడుతుంది.

ప్లానింగు కమిషను ఈ ప్రణాళికాకాలంలో 50,000 నుంచి 80,000 వరకు బస్సుల సంఖ్య పెరుగుతుంది అని అంచనా వేశారు. అంటే 30,000 ల బస్సుల అధిక వసతి సమకూడాలన్నమాట. దీంట్లో పబ్లికు సెక్టారులో పైన చెప్పినట్లు 7,500 ల బస్సులు పోగా 22,500 బస్సులు ప్రైవేటు సెక్టారులో పెంచాలి. ఇంత బాధ్యత వహించటానికి ప్రైవేటు ఆపరేటర్లకు తగిన ప్రోత్సాహము ఏమైనా ఇస్తున్నారా అంటే అదేమీ కనపడదు. పైగా జాతీయం అనే కొరడా చూపించి వాళ్ళను భయపెట్టుతూ వున్నారు. ప్రస్తుతం ప్రైవేటు ఆపరేటర్లు ఒక విధమైన సందిగ్ధావస్థలో పడి నలిగిపోతూ వున్నారు. ఏ రూటైనా జాతీయం చేయడానికి కొంత వ్యవధి ఇవ్వాలి. కొత్తరూట్లు సరళంగాను, ధారాళంగాను పరిమిట్లు ఇవ్వాలి. ఇన్ని సంవత్సరాల వలకు ఆ రూటు జాతీయంచేయడం లేదని హామీలు ఇవ్వాలి. నిర్ణయించినప్రోగ్రాము ప్రకారంజాతీయం జరగాలి. ప్రైవేటుసెక్టారుక్రింద ఆపరేటర్లు బస్సులు పెంచాలీ అంటే అది వాళ్ళ

ఇష్టం మీద ఆధారపడివుంటుంది. తగు ప్రోత్సాహముంటేగాని వాళ్ళకు ఇష్టము కలుగదు. 22,500ల దాకా ప్రైవేటు సెక్టారులో బస్సులు పెరగాలి అంటే రాష్ట్ర ప్రభుత్వాలు ఈ విషయం గమనించడం చాలా అవసరం. ఈ విషయంలో పంజాబురాష్ట్రం అనుసరించిన పద్ధతి సమంజసంగా కనపడుతుంది. వారు పబ్లికు సెక్టారుకు ప్రైవేటు సెక్టారుకు ఒక రేషియో (Ratio) ప్రమాణమును పెట్టుకున్నారు. ఆ విధంగా పర్మిట్లు ఇవ్వడంగాని, ఉన్న రూట్ల పర్మిట్లను తీసికొనడంగాని జరుగుతున్నది. ఈ అవకాశం వలన పబ్లికు ప్రైవేటు సెక్టారులకు ఒక సముచితమైన పోటి(Competition)ఏర్పడి ప్యాసింజరు సదుపాయాలను పెంచడానికిదోహదమిస్తున్నది. ప్రైవేటు సెక్టారుకు తగు ప్రోత్సాహము కనపడుతుంది. మిగతా రాష్ట్రాలు ఇటువంటి పద్ధతిని అనుసరించితే తప్ప లేని ఎడల ప్లానింగు కమిషను నిర్ణయించిన ఆశయాలను ప్రైవేటు సెక్టారులో సిద్ధింపచేయటం కష్టమవుతుంది.

సెంట్రలు గవర్నమెంటు రోడ్డు రవాణా పనికి పూనుకో దలచారని ఈ మధ్యనే పేపర్లలో వచ్చినది. అంటే లారీల ట్రాఫిక్కుకూడ జాతీయం చేయ సంకల్పించారన్నమాట. ఇంతకుపూర్వంనుంచి ప్రస్తుత ప్రణాళిక కాలంలో జాతీయం జరుగదని చెబుతూ ఇప్పుడు ఇట్లా పూనుకోవడం ఇదంతా ప్రైవేటు సెక్టారును సందిగ్ధావస్థలో పెట్టి వారలకు స్థైర్యం లేకుండా చేయడమే అవుతుంది. కొత్తవాళ్ళు ఎవరూ లారీ ట్రాఫిక్కు పనికి ప్రవేశించకుండా చేయడమే.

పై విషయాలను పురస్కరించుకొని చెప్పేదేమంటే ప్రైవేటు సెక్టారుకు అనుకూల వాతావరణం కల్పించాల్సిన అవసరం ఎంతైనావుంది. అది వెంటనే జరగాలి. లేకపోతే ఉన్నది కాస్తా ఊడి పోయే ప్రమాదం కనపడుతుందని చెప్పక తప్పదు.

ఈ ప్రణాళికాకాలంలో మనం పెట్టుకున్న ఆశయాలు సాధించాలంటే ఈ క్రింది విషయాలు వెంటనే జరగాలి—

1. లారీలు తిరుగుటలో రాష్ట్రంలో వివిధ జిల్లాలమధ్య అడ్డంకులను, వివిధ రాష్ట్రాలమధ్య అడ్డంకులను వెంటనే రద్దుచేయాలి.

2.* సరకుల బరువులో గ్రాసులేడనువైటు, పర్మిట్టులేడను వైటులకు బలహీనమైన వంతెనల నెపంతో పెట్టుతున్న నిర్బంధాలనుతొలగించాలి.

3. ట్రక్కు-ట్రైలరు అనుబంధాలకు అవకాశం కల్పించాలి.

4. నూటికి 90 వంతులున్న ఒక్క ఆపరేటర్ల పద్ధతిని కాకుండా అనుకూలమైన జట్లుగా (Viable units) గా ఏర్పడేటట్లు చూడాలి. దీనివలన ఆర్థిక ఇబ్బందులు తొలగి బండ్లు నిరంతరం పని చేయగలవు. సహకార సంఘాలుగా ఏర్పడితే చాలామంచిది.

5. సరకులను, లారీలకు వేసికోవడంలో ఉత్పత్తిదారుల ప్రమేయంలేకుండా ఆపరేటర్లు బ్రోకర్లమీద (Booking-agents)ఆధారపడవలసివస్తుంది. ఇది ఆపరేటర్లకు చాలా నష్టం కాబట్టి తగుచర్య తీసికోవాలి.

6. చెక్కుపోస్టుల (Check posts) బెడద తగ్గించి ప్రయాణ వ్యవధిని తగ్గించాలి.

అనువాదం : నారాయణస్వామి బి. ఏ.

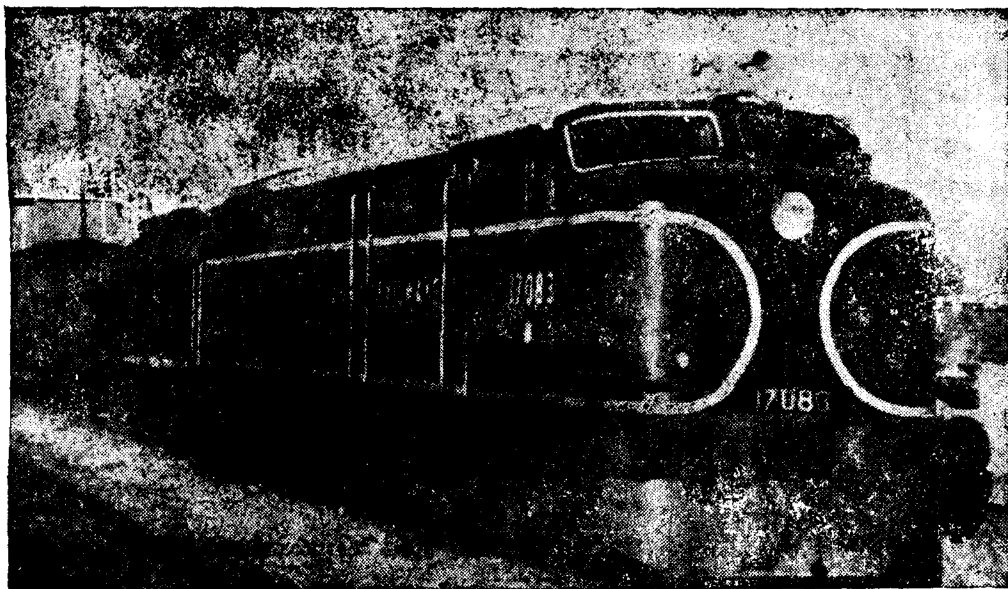
* * *

తమవిధిని సక్రమంగా నిర్వహించి దేశరక్షణ కార్యక్రమం సాగించే ప్రతి వీరుని దేశంతరఫున రాష్ట్రపతి సన్మానిస్తారు. రైఫిల్సు దళంలో పనిచేసే వీరునికి రాష్ట్రపతి బహూకరించి సన్మానిస్తున్నారు.

* * *

పంచవర్ష ప్రణాళికా విజయాలు – రైలు రవాణా రంగం.

గ్రేట్ బ్రిటన్‌లో జార్జి స్టీవెన్సన్ చే కనుగొనబడిన మొదటి ఆవిరి రైలు డార్లింగ్‌టన్ రైల్వే లైనుల పై గతశతాబ్దంనుండి నడుస్తూనే వుంది. ఆనాటినుండి ప్రపంచ చరిత్రలో రైల్వేలలో ఆవిరియంత్రాలు పనిచేస్తున్నాయి. ఇనుపగుర్రం లాంటి యీ ఆవిరియంత్రాన్ని యిండియాలో గూడా సరుకులరవాణాకు ప్రయాణీకుల చేరవేతకు దేశవ్యాప్తంగా వాడుటచేత రైల్వేలని వినటంతో ఆవిరి యంత్రమే గుర్తుకు వస్తుందిఅభివృద్ధిని సాధించిన దేశాలలో డీసెల్ రైలింజనులు వాడికలో వున్నాయి. అమెరికా యునైటెడ్ స్టేట్సులో డీజిల్ ఆయిల్ దొరికే ప్రాంతంలో ముప్పైవ డీజిల్ యింజన్లు రైల్వేలపై పని చేస్తున్నాయి. ఆవిరి యంత్రాన్ని కనుగొన్న బ్రిటన్‌లోగూడా యీనాడు డీసెల్ యంత్రాలపై విద్యుత్ పై నడిచే రైలింజన్లు వాడబడటం సహజం అయిపోయింది. మనదేశంలో డీసెల్ యింజన్లు మొదట్లో మార్షలింగ్ యార్డుల ఒత్తిడిని తగిలిస్తూ పనిచేయసాగినవి. తర్వాత నీరుదొరకని చోట్ల ఆవిరియంత్రాల స్థానేడీజిల్ రైళ్ళు వాడబడుతున్నాయి. 1956 లో తొమ్మిదివేలఆవిరియంత్రాలు యిండియన్ రైల్వేలలో పనిచేస్తే డీజిల్ యింజన్లు 90 మాత్రమే వున్నాయి.



ఆవిరియంత్రాలలో వుండే లోపాలు డీజిల్ యంత్రాలకులేవు. బళ్ళు బయలుదేరటాని. ముందు కొన్ని గంటలు కష్టపడి ఆవిరియంత్రాన్ని సదుపాయంగా నడిచే స్థితికి తీసుకురావాలికి. ఆయిబ్బంది డీజిల్ బండికి వుండదు. యిట్లా స్విచ్చివేయడంతో బండీ కదులుతుంది. ఆగివున్నప్పుడు

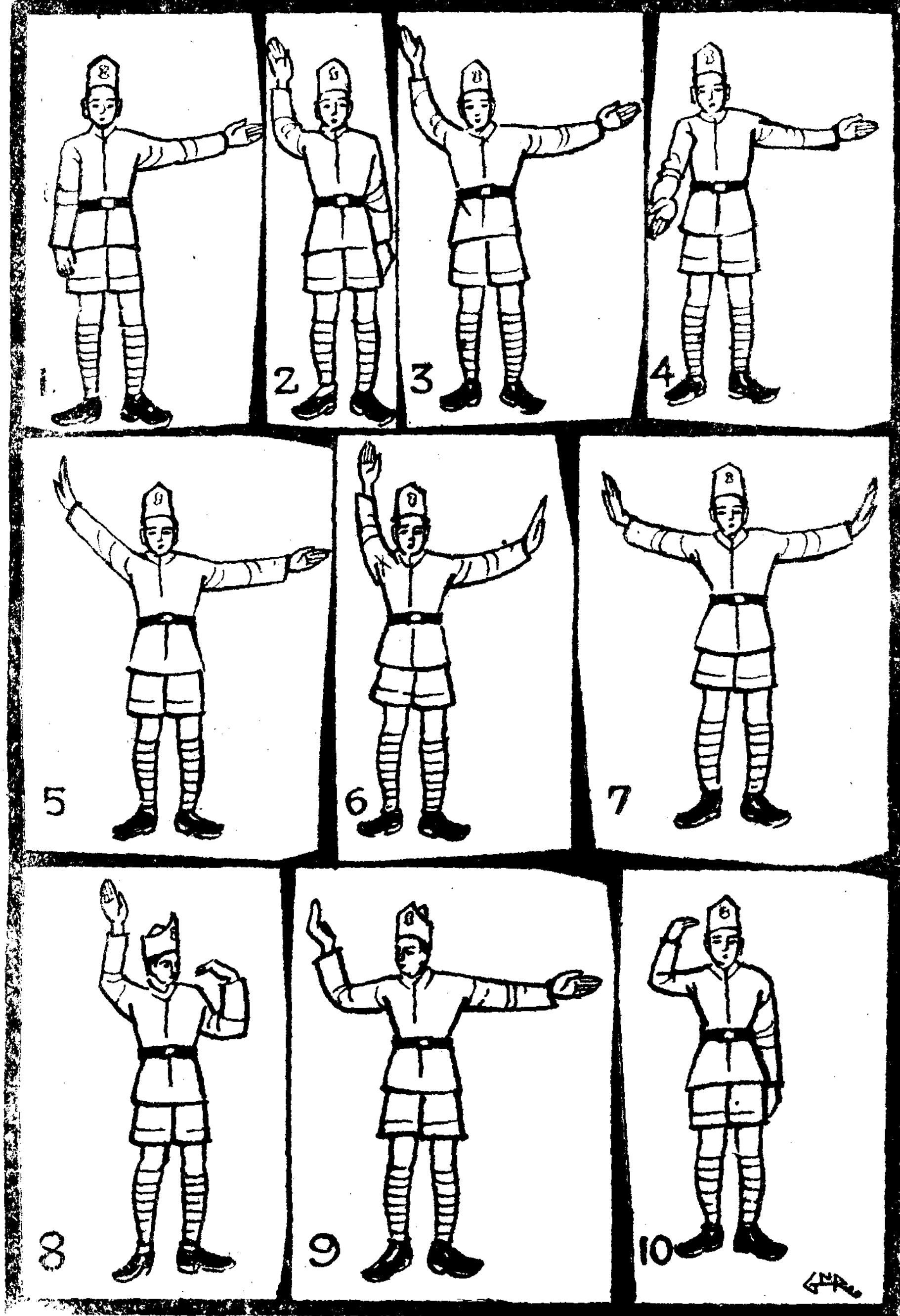
ఆవిరిరైళ్ళు దుబారా ఖర్చుకు గురిఅవుతాయి. డీజి[illegible] యింజన్లతో ఆ బెడదలేదు నీరు, బొగ్గు దొరకనిచోట ఆవిరి యింజన్లు పనిచేయవు. వీని రైలులోనే స్టోరుచేయటం అసాధ్యమవుతుంది. డీజిల్ రైళ్ళకు యిబ్బందిలేక స్టోరుట్యాంకులలో డీజి[illegible]యిలు కొనిపోవచ్చును.

పంచవర్ష ప్రణాళికల విజయంగా [illegible] డీజిల్ యింజన్లతో రైళ్ళు తూర్పు రైల్వేలో నడుపబడుతున్నాయి. గనుల ప్రాం[illegible]ప్రాంతంలోను అత్యధిక బరువులను మోసే ఏర్పాటుకై యీనాడు డీజిల్ [illegible]టం అతిసహజం అయిపోయింది. వారణాసిలో డీజిల్ రైలింజన్లు తయారీకి ఫ్యాక్టరీ [illegible]ట్లు జరుగుతున్నాయి.



చైనా దురాక్రమణను నిరోధించేందుకు దేశం నలుమూలలనుండి రక్షణనిధికి కానుకలు పరంపరగా అందుతూనేవున్నాయి. రైల్వే మెయిల్ సర్వీసువారు మంత్రి శ్రీ జగ్‌జీవన్‌రామ్ గారికి రక్షణనిధికై విరాళాలు యిస్తున్న దృశ్యం. దేశంకోసం, జాతికోసం, దురాక్రమణదారుల నిరోధించేందుకు బద్ధకంకణులై భారతప్రజ ధన, కనక, వస్తువాహనాదులను, రక్తాన్ని రక్షణ నిధిగా జమకడుతున్నారు.

1-11-62 నుండి మద్రాసునగరంలో పోలీసువారు అనుసరిస్తున్న ట్రాఫిక్ సంజ్ఞలు.



1. వెనుకనుండి వచ్చు బండిని ఆపుటకు గుర్తు.

2. ముందునుండి వచ్చుబండిని ఆపుటకు గుర్తు.

3. ఒకేసారి ముందు నుండి వెనుకనుండి వచ్చు బండ్లను ఆపుటకు గుర్తు

4. ఎడమ ప్రక్కనుండి వచ్చి కుడికి తిరుగదలచిన ట్రాఫిక్‌ను గుర్తించి మార్గము చూపుట.

5. ఎడమ ప్రక్కనుండి వచ్చి కుడికి తిరుగదలచిన ట్రాఫిక్కును పోనిచ్చుటకు కుడి నుండి వచ్చే ట్రాఫిక్కును ఆపుట

6. కుడినుండివచ్చి కుడికి తిరుగదలచిన ట్రాఫిక్కును పోనిచ్చుటకు ఎడమనుండివచ్చే ట్రాఫిక్కును ఆపుట.

7. ట్రాఫిక్ నడకను కుడి, ఎడమ ముందువెనుకల నుండి పోనీయకుండా నిరోధించుటకు గుర్తు.

8. ఎడమనుండి సరాసరి పోవుబండ్లను సాగిపోనిచ్చుగుర్తు,

9. కుడినుండి సరాసరి పోవుబండ్లను సాగిపోనిచ్చుగుర్తు.

10. ముందునుండి వచ్చు బండ్లను సాగి సరాసరి పోవుటకు చూపుగుర్తు.

—•—

హై రు ప ర్చే జి బి ల్లు.

(గతసంచిక తరువాయి)

హైరుపర్చేజి ఎగ్రిమెంటు రద్దుపరచబడినప్పుడు 16 వ: సెక్షనులో చెప్పబడిన (బి) (సి) క్లాజులవల్ల అంటే ఎగ్రిమెంటుదాఖలా వ్రాసుకోబడిన షరతులకు భిన్నంగాగాని, చెల్లనిషరతులను పురస్కరించుకొని గాని రద్దుపరచినప్పుడు ఓనరు తనకు కల్గిన నష్టపరిహారం హైరరువద్దనుండి రాబట్టుకొనేందుకు ముందుగా నోటీసుద్వారా తెలుపవలెను. అట్టినోటీసులో ఎగ్రిమెంటు దాఖలా ఏఏషరతులకు భిన్నంగాగాని చెల్లకుండాగాని హైరరు వ్యవహరించెనో తెలుపవలెను. ఆవిధంగా హైరరు ప్రవర్తించుటవలన తనకు కలిగిన పరిహారం యివ్వతగివదని ఋజువు పరచుటకు కావలసిన పరిస్థితుల తెలుపుచూ నోటీసు అందిన 14 రోజుల్లో అట్లా పరిహారం చెల్లింపని యెడల పరిహారపు ప్రయోజనం కల్గింపని యడల కోర్టుద్వారా రాబట్టుకొనవచ్చును. హైరు యిన్‌స్టాల్‌మెంట్లు చెల్లింపని పరిస్థితులలో హైరరుపై చర్యతీసుకొనేందుకు ఓనరు సర్వదా అధికారము కలిగియున్నాడు.

తగాయిదా కలిగినయెడల ఎట్టిచార్జీలేకుండా ఓనరు ఎగ్రిమెంటుకాపీని హైరరు నిమిత్తం యివ్వవలెను. అట్టి కాపీపై ఓనరు సంతకము చేయవలెను. ఇట్టి కాపీని ఎగ్రిమెంటు వ్రాసుకొనుట పూర్తిఅయిన వెంటనేగాని, ఎగ్రిమెంటు దాఖలా గ్యారంటీ చేయబడిన కాలంలో ఎప్పుడైనాగాని, ఎగ్రిమెంటు బకాయిల చెల్లించేలోపల ఎప్పుడైనాగాని వ్రాతమూలంగా హైరరుకోరినయెడల ఓనరుయిచ్చే ఏర్పాటు చేయవలెను. ఎగ్రిమెంటు గ్యారంటీకాలందాటిపోయిన తర్వాత కాపీని హైరరు కోరేయడల ఒక్కరూపాయి వసూలుచేసి ఓనరుగాని అతని తాలూకు ఏజంటు ఎవరైనాగాని ఉత్తరం ద్వారా హైరరు చెల్లించినసొమ్ము, బకాయి పడినసొమ్ము, చెల్లింపునకు తేదీల నిర్ణయము, పద్ధతి, చెల్లింపు మొత్తం వివరణలతో తెలుపవచ్చును. సబ్‌సెక్షన్ I, II, లలో చెప్పబడిన విధంగా ఓనరు వర్తింపజాలనిచో అంటే ఎగ్రిమెంటు కాపీని హైరరునకు ఉచితంగా కోరికపై పంపజాలనిచో ఎగ్రిమెంటుషరతులను పురస్కరించుకొని ఎట్టిచర్యతీసుకొనుటకుగాని ఎగ్రిమెంటుదాఖలా వస్తువును తిర్గిపొందుటకుగాని వీలుపడదు. చెల్లింపవలసిన సొమ్మునకు హైరరుగాని గ్యారంటీదారుగాని ఏర్పాట్లుచేయకపోయినచో గ్యారంటీదారుపై తగినచర్య తీసుకోవచ్చును. చెల్లింపవలసిన వాయిదా నెలకుమించి బకాయిపడినచో హామీదారుపై చర్యతోపాటు హైరరునకు రెండువందల రూపాయల పెనాల్టీ విధింపవచ్చును. ఎగ్రిమెంటుదాఖలా చెల్లింపబడవలసిన సొమ్మును ఓనరు డబ్బురూపేణా

కాకుండా మరియే యితర ఆస్తిపాస్తులరూపేణా గాని, మరి యే యితర రకంగాగాని తీర్మానం చేసుకొనేందుకు ఎగ్రిమెంటు షరతులద్వారా ఒప్పుకొని యున్నచో అట్టితీర్మానం చేయుబడిన యెడల చట్ట ప్రకారం చెల్లును.

హైరు పర్చేజి ఎగ్రిమెంటు జరిగిన తర్వాత హైరరు ఆనాటి పరిస్థితులవల్ల దివాళా దీసి అతని ఆస్తిపాస్తులు కోర్టుద్వారా అఫిషి యల్ రిసీవరు అధీనంలోవున్నచో అట్టి ఆస్తి పాస్తులపైన గూడ హైరుపర్చేజి ఎగ్రిమెంటు షరతులువల్ల హైరరుపై ఎట్టి బాధ్యతవుండునో అట్టి బాధ్యతలు అఫిషియల్ రిసీవరు అమలు జరుపు బాధ్యతలపై గూడా వర్తింపునకు వీలు కలిగియుండును.

అట్టి పరిస్థితులలో అఫిషియల్ రిసీవరు యిన్‌సాల్‌వెన్సీ పిటీషన్ విచారించే కోర్టువారి అనుమతితో హైరుపర్చేజి ఎగ్రిమెంటుదాఖలా సామానులను లేక ఆస్తిని ఎగ్రిమెంటు షరతులకు భిన్నంగాని విధంగా అనుమతింపబడిన లేక అనుమతి కలిగిన వారికి ఒప్పచెప్పవచ్చును.

మొదట హైరుపర్చేజి ఎగ్రిమెంటు దాఖలా అద్దెకు యివ్వబడిన వస్తువులపై హైరరుతో ఏర్పరచుకొన్న షరతుల ప్రకారంగాక భిన్నంగా ఎట్టి పరిస్థితులలోనైనా హైరరు ఓనరు కలిసి వ్రాసుకున్న రెండవ హైరుపర్చేజి ఎగ్రిమెంటు నందు భేదించిన షరతుల మూలంగా ఎగ్రిమెంటు దాఖలా ఆస్తిపై ఎట్టివిధమైన క్రొత్త బాధ్యతలు హామీలు చెల్లవు.

కోర్టువారిఎదుట సూట్‌గాని, పిటీషన్‌గాని దాఖలుచేసి నోటీసుద్వారా తెలియపరచినను హైరరు హైరుపర్చేజి ఎగ్రిమెంటుదాఖలా సరుకును తిర్గి ఒప్పచెప్పక పోవటం ఓనరునకు ఆయా వస్తువులపై స్వాధీనపుహక్కు లేనట్లే అగును. కాని దానివలన ఓనరు తనకు కల్గిన డామేజీలు పొందేందుకు అన్నిరకముల అర్హతకల్గివుంటాడు. హైరరు తాను ఒప్పచెప్పని ఎగ్రిమెంటు దాఖలా వస్తువులకు అంతేవిలువగల మరొక వస్తువునైనా ఒప్పచెప్పవచ్చును. ఓనరునకు సకారణంగా తన వీలుగానితనాన్ని గుర్తింప చేయాలి.

యీ చట్టమునకు సంబంధించినంత వరకు నోటీసు సర్వీసుకు యీ క్రింది విధంగా చేయవచ్చును.

1. స్వయంగా పార్టీలకు ఒప్పచెప్పుట, అందుకు సంతకం తీసుకొనుట.

2. ఎగ్రిమెంటు దాఖలాగాని తర్వాత ఉత్తర ప్రత్యుత్తరములవల్లగాని తెలియపరచిన చివరి అడ్రసునకు పోస్టుద్వారా పంపబడినట్లు ఋజువయిన నోటీసుద్వారాగాని-

యీ హైర్ పర్చేజి బిల్లు చట్టరూపేణా అమలునకు రాకముందు జరిగిన హైరుపర్చేజి ఎగ్రిమెంట్లకు వర్తింపుగాదు.

వెహికిల్స్ రవాణా అవరోధాలను తొలగించండి

ఇప్పటివరకు జరిగిన పంచవర్ష ప్రణాళికలను పరిశీలించగా రవాణాభివృద్ధికి జరిగిన ప్రయత్నాలు చాలా స్వల్పమని చెప్పక తప్పదు. మొదటి ప్రణాళిక కొంత జరిగిందో, లేదో, 1958 డిశంబరు నెలలో రవాణా లోపాలను విచారించడానికి ఒక పరిశీలక కమిటీని వేయవలసివచ్చింది. కాని అప్పటినుంచి ఆ లోపాలు అట్లాగే నిలిచి పోయాయి. సవరించడానికి ప్రయత్నాలు జరగనేలేదు.

1950-51లో మన దేశంలో వస్తూత్పత్తి 13 కోట్ల టన్నులుకాగా 1980-81 నాటికి అది 100 కోట్ల టన్నులవరకు అంటే 8 రెట్లు పెరుగుతుందని అంచనా వేశారు. వస్తూత్పత్తికి $1\frac{1}{2}$ రెట్ల వరకు రవాణా సౌకర్యాలుండాలెనని పారిశ్రామిక దేశాల అనుభవాన్నిబట్టి తెలుస్తుంది. అంటే 1950-51 నాటి రవాణా సౌకర్యాలు, 12 రెట్లు పెరిగితే పెరిగే వస్తూత్పత్తికి సరిపోగే రవాణా సౌకర్యాలు కలుగవని తెలుస్తుంది. దీనినిబట్టి రవాణాభివృద్ధికి ఎంతగట్టి ప్రయత్నాలు జరుగవలెనో ఊహించుకోవచ్చు.

రవాణామార్గాలు ఎన్నో వున్నాయి. ఏది సులువుగా, చౌకగా కొద్ది వ్యవధిలో ఎక్కువ లాభదాయకంగా వుంటుందో దానినే ప్రోత్సహించాలి. మూడవప్రణాళికలో 24.2 కోట్ల టన్నులు రవాణా చేయవలసివస్తుందనియు, ఇందుకుగాను 25.5 కోట్లు రైల్వేలకు కేటాయించి మిగతా 8.7 కోట్లు రోడ్డు కాలువల ద్వారా జరుగవలసి వుంటుందని నిర్ణయించారు. ప్రణాళికా ప్రారంభంలో రోడ్డు కాలువల రవాణా కెపాసిటీ 2 టన్నులు మాత్రమే అంటే ప్రణాళికాలంతంనాటికి ఇది 4 రెట్లు పెంగవలెనన్నది కనబడుతూనేవుంది.

రోడ్డు కాలువల రవాణా ఇంతగా అభివృద్ధి జరగాలెనంటే సత్వరచర్యలు తీసికోనవలసిన అవసరం ఎంతైనా వుంది. ఇందులో ప్రథమంగా ఇప్పుడు అమలులోవున్న 300 మైళ్ళ పరిమితిని సడలించాలి. నిజానికి బండ్లు వెళ్ళే మార్గాన్ని పరిమితం చేయడానికి పార్లమెంటు తిరస్కరించింది. గవర్నమెంటు మెజిస్ట్రేటివు రూల్సులో 300 మైళ్ళ పరిమితి విధించి అమలు జరుపుతూ వున్నది. ఈ అవరోధాన్ని వెంటనే తొలగించాలి. పైగా రోడ్డు రవాణా పరిశ్రమలవలన గవర్నమెంటుకు మూడవ ప్రణాళికా కాలంలో రు 800 కోట్ల ఆదాయంవస్తుంది. ఇది రోడ్డు మెయింటెనెన్సుఛార్జీలు తీయగా నికరాదాయము. కాని రోడ్ల అభివృద్ధికి కేటాయించింది రు 300 కోట్లు మాత్రమే. నాగపూరు రోడ్డు కాంగ్రెసు నిర్ణయాల ప్రకారం చూచినా, ఈ ప్రణాళికా సమయంలో రు 590 కోట్లు కేటాయించవలెను. ఈ మొత్తానికి కేటాయింపును

పెంచడం చాలా అవసరం. క్రొత్త వంతెనలుగాని, వున్న వంతెనలు బాగుపరచాలిసినవి హైవేసులమీద ఎన్నో వున్నాయి. ఇందుకు వెంటనే చర్యలు తీసికోవాలి.

రవాణావసరాలనుబట్టి 1965-66 నాటికి 60,000 ల కమర్షియలు ట్రక్కుల ఉత్పత్తి మన గమ్యంగా పెట్టుకున్నాం. ఇది కనీసపు పరిమితిగా ఎంచుకోవాలి. ఇంతకుమించి ట్రక్కుల ఉత్పత్తి జరిగితేనేగాని, అవసరాలను సరితూగలేము. ఉత్పత్తి వెంటనే పెంచాలి.

పన్నుల విషయంలోను ఇట్లాగేవుంది. ఒక ట్రక్కు ఖరీదులో సగంవంతు, దిగుమతి సుంకాలు, ఎక్సైజు, పన్నులు, సేలుటాక్సులు రూపంలో వుంటుంది. ఇదిగాక, సరుకు మీద ఒక టన్నుకు మైలు, ఒకటికి 5 నయా పైసలవంతున పన్ను చెల్లించాలిసి యున్నది. ఇదే రైల్వేలు 3½ నయాపైసలు చెల్లించుతూ వుంటాయి. అంటే రైల్వేకంటే 1½ రెట్లు అధిక పన్ను లారీలు చెల్లించుతున్నవి అన్నమాట.

ఇన్నివిధాల అవరోధాలు వున్నప్పటికిని, గత 10 ఏండ్లలో రోడ్డు రవాణా పరిశ్రమ 3 రెట్లు పెరిగింది. ఉచితమైన ప్రోత్సాహమిచ్చినచో ఇంకా ఎంతో అభివృద్ధి అయివుండేది. ఇప్పటికైనా ఈ అవరోధాలు తొలగించాలి.

కాలువ రవాణా విషయంలో గూడ అనుచితమైన అశ్రద్ధ ఎంతో జరిగింది. మనకు 5700 మైళ్ళ పొడవున కాలవరవాణా సౌకర్యాలున్నవి. ఇందులో 1590మైళ్ళ ఆవిరియంత్రపు పడవలు వెళ్ళవచ్చును. 1200 మైళ్ళ పెద్దనాటు పడవలున్నూ 3000 మైళ్ళ చిన్న పడవలున్నూ పోవచ్చును. ఈ సదుపాయాలనువినియోగించితే కొద్దిపెట్టుబడితో ఎన్నోరెట్ల అధిక రవాణా సౌకర్యాలను పొందవచ్చును.

దేశ సంరక్షణార్థము దీక్షగొనుడు.

రచన : కె.వి.యమ్.డి. శ్రీనివాసరావు.

పంచశీలను పరగంగ బాసజేసి
స్నేహము నటించి ద్రోహముఁ జేసినాడు-
చౌ; మన "లధఖు" "నీఫా" ల చైనవారి
సాయుధదురాక్రమణ నేడు సాగుచుండె.
అధిగమించిరి "శీలా" ను ఆక్రమించి
చాలహాస్యాస్పదంబిపుడు సంధిమాట;
సహనమింకేల నీలోన సాహసించి
నెట్టికొట్టుము చీనీయు నెట్టులైన.
మదినిమీలోని భేదాలు మరచిపోయి
భారతీయులు యొక్కటై బాధ్యతెరిగి
దేశసంరక్షణార్థము దీక్షఁగొనుడు
మహినిపేరు ప్రఖ్యాతులు మనకుకలుగు.
రక్షగొనినిల్వ, పత్రాలు, రక్షణనిధి
పసిడిపత్రాలు, సాయుధ బలముచేరి
శక్తికొలదిని ప్రభుతకు సాయపడగ
వేచియున్నది మీవంతు వేగరండు.
భారత సరిహద్రక్షణ భారమూని
శత్రుసేనల నెదిరించి, సాహసముగ
ఆత్మబలి దాన మిచ్చిన అన్నలార!
అంజలి ఘటింతు నేనింక అమరుల ర!

ఒక్కటై యుక్కడంపుడు!

రచన : బిరావ్ బి. ఎ.

పొరుగు దేశవాసి పోరపడ్డవాడయి భరతదేశవాసు లరయునట్టి
పొరుగుపోరుగటన్న యింగిత హీనుడై కరకు బుద్ధి నరకు లాట కరికె. 1

ధర్మము విడి స్నేహ మది దల్పక దల్పెడె పోరు సల్పగా
నిర్మల బుద్ధితోడ మన నేస్తము గోరని "చైన" వారలే
మర్మమునైన యుద్ధ విధి మారణయంత్ర నియంత్రణమ్ముగన్
ధర్మ విరుద్ధ గాములయి దాడుల బారులు తీరిసాగుచున్. 2

తలపరు బుద్ధదేవు పద ధర్మము నైన మనంబులోపలన్
విలపరు స్నేహ చింతనను నీతి నియంత్రణ స్వార్థ గాములై
తలపడి పోరుచేసి తమ తప్పిదమంతయు గప్పి మోసమే
సలిపిరి స్నేహ లోభ చరితార్థులు చీనియులెంత ద్రోహులో 3

శీల సర్వ సహా చక్ర శాసనమున నిఖిల జనకోటి నిలబడె నియతికొరకు
అట్టి జన సూత్ర సమతంత్రి మట్టుబెట్ట చీనియుల్ ద్రోహచింతన చేసినారు. 4

ధర్మ విరుద్ధగామి యగు దానవు డెట్టుల మానవుండగున్
మర్మ మెరింగి మాటలను మంచిని పొంచి హరింపవచ్చుగా
నిర్మల బుద్ధిహీనలతో నీతి ప్రబోధము లెన్ని చెప్పినన్
అర్మిలి యుద్ధమే కద జయంబును గాంచగ సాధకంబగున్ 5

తప్పిదమంత వారిదగు తప్పదు యుద్ధమునందు గెల్పు యీ
చొప్పెర భారతీయులకు జూడ పరీక్షగ నొప్పు నప్పటన్
చిప్పిలు ధైర్య సాహసము చీనియు సేనల చించి చెండగా
నొప్పును దేశరక్షణ నియంత్రణ మొక్కటె ధర్మమాటచే 6

ఖండన భీములై ప్రబలి భారతమాత ఋణంబు దీర్పగా
దండి మనంబుతోడ రణ దర్పము చూపుచు శత్రుసేనలన్
చెండి పరాక్రమింపగను చేరగె సైన్యములోన శక్తిమై
గొందు జయంబు శాశ్వతము కూడదు వేడగ సంధిమాటలన్ 7

ధనకనక వస్తువాహనాల్ దాచుకొనుచు పరులదాస్యంబు సేయ పాల్పడకుడయ్య
సర్వసౌఖ్యాల దేశ రక్షణము కొరకు త్యాగ మొనరించి సాధింపుడయ్య జయము 8
వర్గ మత పక్ష భేదముల్ వదలిపెట్టి దేశ రక్షణ దీక్షనే దెలసి వెలసి
ఒక్కటై యుక్కడంపుడు, మీ ప్రక్కవాని దోపిడీగాని చైనీయు దుష్టమతిని. 9

సంక్షిప్త వార్త

చైనా దురాక్రమణను ప్రతిఘటించుటకు ప్రధాని పిలుపునందుకొని, ఈ రోజునసే కృష్ణా జిల్లా లారీ ఓనర్సు అసోసియేషను తరఫున జాతీయ రక్షణ నిధికి మొదటిదఫాగా రు 1,116 వసూలుచేసి స్టేటు బ్యాంకు ఆఫ్ ఇండియా, విజయవాడ ద్వారా పంపినాము. మా పిలుపు నందుకొని రక్షణ నిధికి విరాళములిచ్చిన లారీ యజమానులందరికి, లారీఓనర్సు అసోసియేషను తరఫున ధన్యవాదము లర్పించుచున్నాము.

విరాళములు పంపగోరు లారీ యజమానులందరు, సెక్రటరి, లారిఓనర్సు అసోసియేషను, విజయవాడకు పంపినయెడల సదరు మొత్తములను వెంటనే రక్షణనిధికి పంపగలమని తెలియ చేయుచున్నాము మీరు పంపిన మొత్తములకు మీ పేరుతో రశీదు పంపగలము. విరివిగా విరాళములనిచ్చి మాతృదేశ రక్షణకు తోడ్పడగల రని ఆశిస్తున్నాము.

పి. కేశవరావు,
కృష్ణాజిల్లా లారి ఓనర్సు అసోసియేషను
సెక్రటరి

అతి చవక రవాణా

మాస్కో, అక్టోబరు 31 – సోవియట్ విమానాలలో ప్రయాణపు ఛార్జీలు దాదాపు రైలు చార్జీల స్థాయికి తగ్గిపోయాయి. 1962 అక్టోబరు విమాన ప్రయాణపు చార్జీలు మళ్ళీ తగ్గించబడ్డాయి. సోవియట్ దేశంలో 12 విమాన మార్గాలలో టిక్కెట్లు తగ్గించబడ్డాయి. 30 కిలో గ్రాముల బరువుగల సామాను ఉచితంగా తీసుకు వెళ్ళవచ్చును.

జాతీయ రక్షణ నిధి
(తెలియవచ్చిన సమాచారం)

1. విజయవాడనుండి కృష్ణాజిల్లా లారీ ఓనర్సు ఎసోసియేషన్ వారు. 116 రూపాయలు జాతీయ రక్షణ నిధికి జమ కట్టారు.

2. విజయవాడ ఆర్. టి. ఓ. ఆఫీసు సిబ్బంది రు 96–00 రక్షణ నిధికి పంపించారు.

3 విజయవాడలో శ్రీ బండి వెంకటేశ్వర్లు అనే టాక్సీ డ్రయివరు రక్షణ నిధికి రు 21–00 జమ కట్టారు.

కారుప్రయాణం కాశీమజిలీ

సీరియల్ నవల

(గతసంచిక తరువాయి)

అర్ధరాత్రివేళ గుర్తు తెలియక తన గుఱ్ఱ మనుకొని ధర్మశాలవద్ద ఆమె శ్రీకాంతుని గుఱ్ఱము నధిరోహించినదాయెను. ఆ వాహనము ఆమె అదలించిన అదలింపునకు తన విధి ప్రకారము వుత్సహించి పరుగు లెత్త ఆరంభించెను. ఆ గుఱ్ఱపు పరుగునకు ఆమె వివశయై చేనున్న కళ్ళెములు సడలిపోవ, నా హయము మరింత వేగముతో సాగిసాగి ముందునకేగి తన రాజధానియగు మరుద్వతీ పట్టణమువైపు పర్వెత్తిపోయెను. తెల్లవారుసరికి ఆయమ నొక వృక్ష సమీపమున పడియున్నదాయెను. పర్వెత్తు గుఱ్ఱమునుండి క్రిందపడినదగుటచే ప్రాణము దిమ్మెర పోయినట్లయ్యెను.

మరుద్వతీ రాజకుమారుడు తన అలవాటు చొప్పున ప్రాతఃకాలముననే గుఱ్ఱపుశాలకేగి తన గుఱ్ఱము నధిరోహింపబోవ శ్రీకాంతుని గుఱ్ఱపు జాడ లచట గాంచి, కలత పడినవాడై శ్రీకాంతుడు తిరిగి వచ్చినట్లు భావించి అతని గృహంబున కేగెను. అచట శ్రీకాంతుడు లేక పోవుటను రాకపోవుటను తెలిసికొని చాల తడవు విచారింపసాగెను. ఆతడుపరి ఆతడు శ్రీకాంతుని గృహంబు నానియున్న పూతోటయందు సాగి పోవునెడ ఒకచో ఆతనికి ఒక స్త్రీ పడియుండుట కానవచ్చెను. అంత నాతడు అటకేగి చూడ, ఆయమ ఎత్తునుండి క్రిందకీడ్వబడినట్లు గ్రహించి రక్త సిక్తమైనఆమె దేహంబు డస్సియుండుట చూచి ఆమె మరణించి యుండనోపునని భావించి దగ్గరకేగి చేతి నాడిని పరీక్షించ బోయెను. అప్పుడాతని కామె ప్రాణము కోల్పోవలేదన్న విషయము నిర్ధారణమై, ఆపదయందున్న స్త్రీని రక్షింప తన ధర్మమని, చేతులపై నామె నెత్తి ఆ సమీపమందున్న విహార మందిరము నందు వుంచి పరిచర్యలకు పరిజనంబును ప్రాణదాన మిడుటకు వైద్యుని పిలిపించి నియోగించెను. రాజకుమారుని పంపున వారును అతి శ్రద్ధాభక్తులతో ఆమెను చూడసాగె. అట్లామె కొంత కాలము చికిత్సపొంది బాధలనుండి పెడదీరి తిరిగి ప్రాణము కొన్నదై తన వునికి తన గృహాంగణము కాదని గ్రహించినదై అచట చేరియున్న సఖజనంబు నుద్దేశించి "ఓ యువ్వను లారా! నన్నేల యిచటకు ఎవ్వరు కొని తెచ్చిరి

గుఱ్ఱముపై నధిరోహించి నా మందిరము ప్రయ సించు నే నెందులకిట్లు అపహరించి తేబడితిని? అని పదేపదే ప్రశ్నించుచుండ వారును విస్మ యులై యావార్త రాజకుమారుని కెఱింగించిరి. అంత రాజకుమారుడు ఆమె దరిజేరి ఆమెను ఆపత్తునుండి కాపాడు తలంపుతో నట చేస్తి నట్లు నుడువ నామె నాతనికి సాదరముగ నమ స్కరించి కృతజ్ఞత తెలియ చేసెను. మనోజ్ఞ మైన ఆమె హృదయసౌందర్యమునకు రాజకు మారుడెంతయో ముగ్ధుడాయెను. ఆమె మరి కొంతకాలము తన రాజ్యమందుండి పూర్తిగా ఆరోగ్యము కల్గినవెనుక వెళ్ళవచ్చునని రాజ కుమారుడు చెప్పుచూ ఆమె తల్లిదండ్రులకు ఆమె క్షేమ వృత్తాంతము ఎరుక పరచెదనని ఆమె తల్లిదండ్రులనుగూర్చి ప్రశ్నించెను. అంత ఆమె గట్టిగా నిట్టూర్చి తన దీన చరిత్ర నిట్లు చెప్పదొడంగెను-

రాజా! నేను ఒకానొక రాజకుమారితనే. కాని నా దురదృష్టమువలన తల్లిదండ్రుల పోష ణలో వుండు భాగ్యము లేకపోయినది. దాదుల పోషణలో దుశ్చింత గల మంత్రి అదుపాజ్ఞలలో వుండి పెరిగివదాన నైతిని. నా యుక్తకాల మందు మంత్రి నన్ను తన కుమారునికిచ్చి వివాహముచేయ తల పెట్టెను. నేను ఆ ఆపద నుండి తప్పించుకొన నెంచి నా సఖియ యగు మంజరిని సాయముగా తీసికొని పురము వెడలి వనవిహార నెపంబున పశ్చిమ దిశగా సాగి పురాల మందిరములు దాటి అశ్వశాలలోగల జవనాశ్వ ములు రెంటిని దీసి పారిపోవుచుంటిమి. అట్టియెడ అశ్వముల కావలివాడు మా పోకడను గుర్తించి వెంబడించుచుండెను. మేమట్లు సాగి సాగి ముందునకు జనుచున్నంత వాడునూ వెంబడించు చుండెను. కాన మేము ధైర్యము సడలిన వారమై ఆ చేరువంగల దేవాలయంబున దాగి కొనబోయి దైవ దర్శనమునకన్నట్లు నటించి తిమి. వాడును బహుబలిష్ఠుడగుటచేతను చతు రుడగుటచేతను మా వెంట దేవళంబు ప్రవే శించి నిర్జనంబగు నచ్చోట నా చెలికత్తెను బాధించి నన్ను బలవంతముగ పెండ్లి యాడు మని నిర్బంధింపసాగెను. అంత నేను నా చెలి కత్తె బాధ చూడలేక ఆ మూఢుని జయింప నుపాయంబె సాధనంబనియెంచి నాతనితో నిట్లం టిని. "ఓయీ! నా చెలికత్తెను కట్లు విడిపించి నా దేశమున కంపుము. ఆపైన నీవు నాతో మరే దేశమైనను రాదలచితివేని నీ పెండ్లి విషయమా లోచింతును" అన వాడు నట్లే అని మంజరిని కట్లతో సహా తా నధిరోహించి వచ్చిన గుఱ్ఱముపైన బిగించి మా దేశపు దిశగా తరిమి వేసి తాను నన్ను బలవంతము చేయసాగెను. నా పని పులినోట జిక్కిన జింకచందము కాగా దిక్కులేక నాతనితో కదలి ముందునకు సాగు నెపంబున దేశదేశంబులు తిరుగుచూ ఒకా నొక రోజున యీ సమీపమందలి గ్రామ భాగంబులకుజేరి ఒక ధర్మశాలలో బసచేసి నాము. ఆ నాడు ఎవరో ఒక మగచిన్నవాడు ఆ ధర్మశాలలో నిదురింపవచ్చి, తన గుఱ్ఱమును అచట నిలిపినాడు. నా వెంట వచ్చినవాడు మదిర పానాసక్తుడగుటచే నాతని ఏమరించి ఆ

రాత్రి క్రొత్తగావచ్చిన గుఱ్ఱము నధిరోహించి మెల్లగా పోగి దాని వదిలింప ఆ గుర్రము మెరుపు తీగవలె కదలి నా యర్ధరాత్రి చీకటిలో నన్నే దిక్కునకో అతిరయమున తీసుకొని పోయినది. నే నట్లాతని బెడదవదిలించుకొని అశ్వముపై పయనించుట మాత్రమే మెరుంగుదునే కాని తర్వాత ఏమి జరిగినది తెలియదు. ఆ హాయము నడుగెత్తువడికి నా కెంతయో స్మృతి దప్పిపోయి యున్నది.” అని కన్నీరు మున్నీరుగా ఏడ్చుచున్నా చెలియుంగాంచి రాజకుమారుడు కరుణాంతరంగుడై ఆమెను ఊరడింపు వాక్యములచే ఆశ్వాసించుచూ ఆమె యిచ్చవచ్చినన్నాళ్ళు తన రాజ్యమందుండవచ్చునని భయపడ నవసరము లేదనిపలికి ఆమెకు ప్రమోదము చేకూర్చెను.

ఘోరారణ్యమున చిక్కిన శ్రీకాంతుడు బయటపడి పట్టణపు ప్రాంతముల జేరగలనన్న ఆశ సడలినవాడాయెను. ఎటు చూచినను పర్వతమయమై ఎత్తైన చెట్లతోను, ముండ్లపొదలతోను, లోయలతోను, నదులతోను చీకట్లు చిమ్ముచు ప్రతిప్రాణిని అల్లాడించెడి గంభీరత ప్రదర్శించుచూ అరణ్య ప్రాంతంబుగాంచి దారి తెలియక ముందుకు సాగు వీలు లేక కింకర్తవ్యతా మూఢుడై ఆకసమువంక జూడసాగెను.

కొంత తడవట్లున్న వెనుక నాతనికి డప్పుల మ్రోత బహుదూరమున వినబడసాగెను. శ్రీకాంతుడా ధ్వని విని వేటకాండ్రు వేటకై జంతువులను కదిలించుటకు చేయు చప్పుడని గ్రహించి తా నా ఘోరారణ్యమును దాటి వెళ్ళు నుపాయము నాలోచించుచుండెను.

ఇంతలో నాతని కాళ్ళకొక సర్పము మెలికెలు చుట్టుకొని బోవుచుండెను. మెలకువగ శ్రీకాంతుడా సర్పమును తప్పించుకొనుచు కదలి నడుచుచున్న నా సర్పము నాతని హుటాహుటి వెంబడింపగా తన మొల బాకుతో దాని నదలించుచూ పోవుచుండెను.

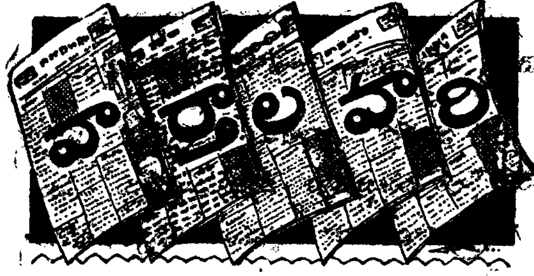
(సశేషం)

నోటీసు

ఇందుమూలముగా అందరకు తెలియజేయునది ఏమనగా మా తండ్రిగారయిన గడ్డమణుగు కొండూరు కాపురస్థులు కొండూరు వెంకటప్పారావు మతి చంచలించి యున్నారు. ఇది అదనుగాదీసుకొని ప్రోనోట్లు, దస్తావేజులు వగైరా అన్యాక్రాంతములు ఏమయిన జరిపిన యెడల అవి నన్ను యే విధముగాను బైండు చేయువనీ యిందు మూలముగా తెలియచేయడమైనది.

గడ్డమణుగుకొండూరు }
18-11-62 }

ఇట్లు
కుమారుడు
కొండూరు వెంకట సత్యగోపాలకృష్ణ
నాగేశ్వరరావు



హైదరాబాద్ కార్పొరేషను ఆర్. టి. సి అధికారులను కలుసుకొని స్థానిక సంస్థలలో పని చేసే ఉద్యోగులకు బస్సు ప్యాసులను ఇప్పించే ఏర్పాటు చేయాలని కోరారు.

* * *

చైనా దురాక్రమణపట్ల నిరసన తెలుపుతూ దేశ పరిరక్షణను కాంక్షించుతూ, ఆంధ్రప్రదేశ్ రోడ్ రవాణా కార్పొరేషన్ వారు జాతీయ రక్షణ నిధికి ఒక లక్ష రూపాయలు సిబ్బంది రు 48 వేలు విరాళం యిచ్చారు.

* * *

భారీ యుద్ధ నౌకలను బొంబాయిలోని మజగాండాక్ వద్ద నిర్మించేందుకు ఒక పథకాన్ని భారత ప్రభుత్వం ఆమోదం ఇచ్చింది. మొట్టమొదటి యుద్ధనౌక ఎప్పుడు పూర్తి అవుతుందో చెప్పజాలమని ఉపరక్షణ మంత్రి అన్నారు. దేశంలోని అత్యవసర పరిస్థితిదృష్ట్యా త్వరితగతిని పథకం పూర్తి చేయ విదేశీ ద్రవ్య సహాయాన్ని గూర్చి పరిశీలిస్తున్నామని రక్షణ పరికరాల ఉత్పత్తి మంత్రి శ్రీ కె. రఘురామయ్య అన్నారు.

* * *

మన దేశంలో కాపలాలేని రైల్వే గేట్లు 19000 వరకు వున్నవని అందులో 1300 మాత్రమే కాపలా యేర్పాటు అవసరమని నిర్ణయించబడిందని రైల్వేల ఉపమంత్రి [illegible]వల లోక సభలో తెలియజేశారు. ఈ ఏర్పాట్ల ఖర్చులో సగం రాష్ట్రాలు భరించవలసిందిగా కోరగా సమ్మతిని తెలియ బరుస్తూ యిప్పటి వరకు ఒక మధ్యప్రదేశ్ ప్రభుత్వం మాత్రం లేఖ వ్రాసిందని అన్నారు.

* * *

మద్రాస్ మీదుగా నడచే వైకౌంట్ విమాన సర్వీసు నవంబర్ 20 నుండి తాత్కాలికంగా రద్దుచేసి తిరిగి 24 నవంబరునుంచి పునరుద్ధరించబడినట్లు ఇండియన్ ఎయిర్ లైన్స్ కార్పొరేషను ప్రకటించింది.

* * *

కలకత్తాలో కేంద్రవాణిజ్య నౌకల మంత్రి శ్రీ రాజబహద్దూర్ రోడ్డు రవాణా కేంద్ర సంస్థ ప్రారంభోత్సవ సందర్భంగా పంపిన సందేశంలో రోడ్డు రవాణాభివృద్ధికి పరిశ్రమకు సంబంధించిన అన్ని వర్గాలను సమైక్యపరచటం అవసరమన్నారు. దేశపు ఆర్థికరంగంలో రోడ్డు రవాణాపాత్ర ముఖ్యమైనది. మోటారుకార్ల విడిభాగాల వుత్పత్తిదారులకు కూడ యీ పరిశ్రమతో సంబంధం వున్నట్టేనని విశదపరచారు.

* * *

Edited, Printed and Published by J. Bhaskara Rao, Ravaana Samaachar, Congress Office Road, Vijayawada-2 and Printed at Graama Swarajya Press, Vijayawada-2
Wrapper Printed at Sri Sarada Press, Vijayawada-2.